

чермет. НПО объединяет Уралчермет с включением в него институт УралНИИ-чермет с опытным заводом и инженерным центром.

На основании Закона СССР «О внесении изменений в Закон СССР «О Совете министров СССР» от 27 июня 1989 г. Постановлением СМ СССР от 27 июня 1989 г. Вопросы, связанные с реорганизацией министерств, государственных комитетов СССР в соответствии с Законом СССР о внесении изменений в Закон СССР «О Совете Министров СССР» МЧМ СССР было ликвидировано с 1 ноября 1989 г.». В связи с этим было образовано министерство металлургии СССР, в котором была объединены МЧМ СССР и МЦМ СССР.

Постановлением СМ СССР от 11 сентября 1989 г. «Об организационной структуре управления отраслью металлургии» и приказом Минмета СССР 26 сентября 1989 г. была установлена следующая структура центрального аппарата в составе 27 отделов: экономический, научно-технический, горный, госзаказов, балансов и кооперации по черной и цветной металлургии, развитии качественной металлургии, проектный, капитальности, ремслужбы, энергетических служб, матобеспечения, транспортный и кадров.

В 1988 г. была упразднена старая система управления и вместо нее создана новая структура МЧМ, включающая 22 главных управления. На Урале было создано НПО Уралчермет. Однако в июне 1989 г. Совет министров СССР принял решение о создании Министерства металлургии, объединив МЧМ и МЦМ СССР. В новом министерстве большое внимание стали уделять созданию всевозможных хозяйственных организаций, подразделений и коммерческих структур. Процесс перестройки нового министерства принял постоянно текущий характер и его структура непрерывно менялась. В итоге, хотя осенью 1991 г. реформирование не было завершено, этот процесс был прерван постановлением Государственного Совета СССР от 14 ноября 1991 г. «Об упразднении министерств и других органов государственного управления СССР», с 1 декабря 1991 г. Министерство металлургии СССР прекращало свое существование как собственно и сам СССР. Начиналась иная страница в развитии черной металлургии нашей страны и региона.

*Б. В. Личман,
А. А. Конов*

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА УРАЛЕ В СЕРЕДИНЕ 1960-Х – СЕРЕДИНЕ 1980-Х ГГ.

На Урале железные дороги выполняли подавляющую часть всей транспортной работы. Еще в марте 1946 г. сессия Верховного Совета СССР приняла «Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства на 1946-1950 гг.». Решающая роль в нем отводилась Уралу. Новый подъем уральской индустрии был невозможен без дальнейшего развития железнодорожного транспорта. Промышленное развитие Урала увеличило грузооборот дороги.

Железнодорожная сеть Урала включала в себя Свердловскую, Южно-уральскую и частично Горьковскую дороги. Важнейшей особенностью Урала явилось то, что рост протяженности железнодорожных путей отставал от роста

грузооборота. В результате грузонапряженность железных дорог была выше среднесетевой. На железных дорогах региона был самый высокий «съем продукции» с 1 км пути. В 1970 г. он составил по СССР – 18,4 млн. т – км/км, по РСФСР – 21,5, на Урале – 29,0. Высокая грузонапряженность железных дорог в регионе оставалась и в 80-е гг.

В регионе, обслуживаемом Свердловской дорогой, на фоне многоотраслевой экономики Урала выделилось несколько крупнейших специализированных промышленных комплексов, имеющих приоритетное народнохозяйственное значение. На Западном Урале это Березниковско-Соликамский промышленный район. На Среднем Урале, наряду с мощнейшими в стране рудно-металлургическими и машиностроительными комплексами, – Асбестовский промышленный комплекс. На севере Тюменской области – крупнейший территориально-промышленный комплекс по добыче и переработке нефти и газа. На Свердловской железной дороге в десятой пятилетке при общем увеличении грузов на 4,3 % возросли на 23 % транзитные перевозки. В результате густота движения увеличилась в 1,5 раза, а на отдельных участках даже в 4 раза. На Южноуральской железной дороге к концу 70-х гг. грузооборот составил 30 млрд. т/км. В абсолютном выражении – это больше чем перевезли вместе взятые ФРГ, Франция, Испания, Италия, Англия, Финляндия, Дания, Бельгия. Дорога занимала первое место в СССР по грузонапряженности, грузообороту, производительности труда.

Генеральным направлением увеличения пропускной способности уральских железных дорог являлась их электрификация. В 1956 г. правительством был принят Генеральный план электрификации железных дорог на 1956-1970 гг. Кроме того, предусматривалось внедрение современных технических средств автоматики и телемеханики, улучшение средств связи, строительство вторых путей и новых железнодорожных магистралей. В течение 1956-1965 гг. на Свердловской дороге широко развернулись работы по электрификации линий. Если в период с 1939 по 1958 гг. было электрифицировано 1,2 тыс. км, то за 1958-1965 гг. – 795 км, в то числе участок главного хода Чепца-Свердловск. Темпы роста электрификации транспорта на Урале в силу большой грузонапряженности дорог были выше, чем по стране. Если по СССР удельный вес электрифицированных железнодорожных путей составил в 1960 г. – 10,9 %, в 1965 – 18,9, в 1970 – 25 %, то в Свердловской области соответственно 19,9, 29,6 и 36,3 %.

Электрификация позволила существенно повысить скорость движения, вес поездов, грузоподъемность вагонного парка, автоматизировать управление.

В 60-е гг. начал осуществляться перевод на электротягу не только отдельных участков дорог, но и целых направлений. В 1962 г. электровозы пошли по участку Чепца-Пермь, в 1963 г. между Пермью и Свердловском, в 1968 г. из Смышки в Алапаевск и Богданович. В 1964 г. на электротягу была переведена линия Свердловск-Киров, Горький-Москва, протяженностью 1,8 тыс. км.

В этот же период активно внедрялась тепловозная тяга, и в первую очередь – на участке Свердловск-Называевская. Таким образом, в 1965 г. электровозной и тепловозной видами тяги производилось почти 90 % всего объема перевозок (в то время как в 1957 г. – 30 %). Среднесуточная производительность электровозов возросла на 47 %, тепловозов – на 64 %. Был завершен переход от двухосных вагонов к четырехосным грузоподъемностью 62-65 т, начали внедряться шестиосные вагоны грузоподъемностью 95 т. В те же годы завершился переход

подвижного состава на автосцепку. Появляются цельнометаллические вагоны, 60-тонные платформы и цистерны для нефти. Шло техническое перевооружение всего путевого хозяйства Урала. За семь лет было построено более 2,7 тыс. км автоматической и полуавтоматической блокировки, оборудовано 1214 стрелочных переводов электрической централизацией. Новую технику получали сортировочные и грузовые станции, локомотивные и вагонные депо. В 1964 г. в Свердловске смонтировали первую электронно-вычислительную машину, которая составила план работы сортировочной станции на предстоящие 6 часов. В этом же году был создан вычислительный центр в Свердловске. В 1967 г. центр начал составлять оперативные планы также для станции Пермь-Сортировочная. К 1978 г. ЭВМ выдавала сменно-суточные планы работы дороги, месячные планы перевозок, выполняла расчеты кривых участков пути.

В 70-е гг. на Пермском, Свердловском, Челябинском, Оренбургском железнодорожных узлах велось оснащение автоблокировкой и диспетчерской информацией, механизировались и автоматизировались операции. Уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ достиг к 1978 г. примерно 97 %. В обход узлов сооружались железнодорожные линии. Так, в 1974 г. было начато строительство линии Решеты-Арамилы в обход Свердловского узла. Продолжалась электрификация дороги на наиболее грузонапряженных участках.

Все же материально-техническая база транспорта отставала от развития народного хозяйства. За 1960-1975 гг. основные производственные фонды народного хозяйства в целом выросли в 3,6 раза, а транспорт – в 3,2 раза.

ЦК КПСС и Совет Министров СССР в январе 1977 г. приняли специальное постановление «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в десятой пятилетке». В 1978 г. на реконструкцию железных дорог, строительство новых линий, увеличение парка строительной техники были повышены капиталовложения по сравнению с намечавшимися в пятилетнем плане. По решению Политбюро ЦК КПСС была создана специальная комиссия для разработки мер по улучшению работы транспорта. Во второй половине десятой пятилетки по решению бюро Свердловского обкома партии и облисполкома была составлена программа увеличения пропускной способности железной дороги. В основе ее лежала оптимизация схем внутридорожных и внутриобластных грузопотоков. Осуществление программы позволило исключить более 5 млн. т излишних дальних встречных и повторных перевозок.

В мае 1978 г. ЦК КПСС принял постановление «Об организаторской работе Челябинского обкома КПСС по сокращению простоев вагонов под грузовыми операциями и обеспечению их сохранности на промышленных и железнодорожных предприятиях области». В нем ЦК КПСС одобрило и рекомендовало к распространению опыт челябинцев. Коллективы пяти крупных предприятий Южного Урала вместе с железнодорожниками под руководством Челябинского обкома партии провели значительную работу по сокращению простоя вагонов под грузовыми операциями и обеспечению их сохранности.

Инициатива челябинцев получила распространение на Урале и в стране. Так, в Челябинской области для дополнительной погрузки в десятой пятилетке было высвобождено 380 тыс. вагонов, простои вагонов на подъездных путях сокращены против нормы на 0,2 часа.

4 октября 1979 г. Советом Министров СССР было принято постановление «О развитии и улучшении работы Свердловской железной дороги». Этим документом были поставлены задачи перед министерством транспортного строительства (большой объем капитальных работ на самых перегруженных направлениях); перед министерствами строительных материалов и химической промышленности (им предписывалось построить или реконструировать сооружения для подготовки вагонов под погрузку, а также для погрузки и выгрузки); перед Госпланом СССР и целым рядом других организаций общесоюзного уровня.

Свердловский узел практически на всех направлениях был огражден хорошо развитыми сортировочными станциями: на тюменском направлении – Войновка и Богданович, на курганском – Каменск-Уральский, на челябинском – Седельниково, на казанском – Дружинино. Теперь значительная часть грузопотока шла в обход Свердловского узла, за счет чего была снижена нагрузка на станцию Свердловск-Сортировочный и увеличилась пропускная способность магистрали в целом. Таким образом, главный уральский транспортный коридор был основательно реконструирован.

Однако излишняя перегруженность отдельных железнодорожных магистралей особенно широтных, недостаточная маневренность транспортной сети осложняли эксплуатационную работу. Наиболее ярко в 70-е – начале 80-х гг. проявилось наличие диспропорций в развитии провозно способности участков и пропускной способности железнодорожных узлов, станций, объектов локомотивного и вагонного хозяйства. «Узкие места» сказались на ухудшении работы транспорта в X и XI пятилетках.

И. В. Петухова

РАЗВИТИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА УРАЛЕ В СЕРЕДИНЕ 1950–СЕРЕДИНЕ 1980-Х ГГ.

Проблема подготовки рабочих кадров в 1950-е–80-е гг. на Урале исследовалась в монографиях по истории индустрии Галигузова И. Ф., Крючкова Т., Личмана Б. В., в статьях Гвоздковой Л. И., Поповой Н. В., Лысцова Н. А., Тупицыной Н. П. и др. В них изучается развитие сети ПТО, ее материально-техническое обеспечение, подготовка и повышение квалификации преподавателей и др. В то же время отсутствуют специальные исследования (монографии и статьи), охватывающие широкие хронологические рамки середины 1950-х–середины 1980-х гг., позволяющие выявить долговременные тенденции развития профессионально-технического образования в регионе.

Анализ материала, в целом за 30-летний период, позволяет утверждать, что на Урале росла сеть ПТУ, значительно увеличились основные фонды училищ. Параллельно с этим происходило укрепление училищ за счет новых оборудованных учебных кабинетов, лабораторий, мастерских, учебных участков и полигонов. Серьезной проблемой развития материально-технической базы ПТО в 1950-е–1980-е гг. было недостаточное освоение капитальных вложений. К этому